IL PICCOLO

Barcolana 2003

I 39 CLASSIFICATI

Pos.	Barca	Armatore	Classe
1	ALFA ROMEO	Neville CRICHTON	1.a classe M
2	MAGIC JENA	Mitja KOSMINA	2.a classe M
3	FONDIARIA SAI	Alessandro BONIFACIO	1.a classe 4
4	IXUS	Robin MATULJA	2.a classe 4
5	ESIMIT EUROPA	Branko BRCIN	3.a classe M
6	COMETA	Oscar TONOLI	4.a classe M
7	ASTRO	Rainer WILHELM	1.a classe 0
8	BRAVA Q8	Vasco VASCOTTO	2.a classe 0
9	FANATIC CALLIGARIS	Fabio ROCHELLI	3.a classe 0
10	SDOA REVOLUTION	Francesco BATTISTON	5.a classe M
11	X-SPORT	Gabriele BENUSSI	6.a classe M
12	ANYWAI TRUE-ERICSSON	Mauro PELASCHIER	7.a classe M
13	VELIKI VIHARNIK-MOBITEL	Dusan PUH	8.a classe M
14	TUTTATRIESTE! 2	Federico STOPANI	9.a classe M
15	SAYONARA	Roberto BERTOCCHI	1.a classe 2
16	AMER SPORT ONE	Stefano SPANGARO	10.a classe M
17	OTTOEMEZZO	Giulia PIGNOLO	1.a classe 5
18	4 PAOLO	Franco FERLUGA	2.a classe 5
19	AMMER SPORT TOO	Lorenzo BODINI	11.a classe M
20	ASTRO	Tim MATULJA	1.a classe 1
21	AAG BIG ONE	Tomislav BASTIC	12.a classe M
22	821P&B	Marco PROFILI	13.a classe M
23	AMOR	Giovanni TIRONI	14.a classe M
24	TEA4SAILING.COM	Marko MARINOVIC	2.a classe 1
25	GRIPO	Flavio SCALA	3.a classe 1
26	METRO+METRO-	Paolo PINELLI	3.a classe 5
27	CHICA BOBA 2000	Michele CINQUEPALMI	15.a classe M
28	NIKI BOAT MASTER	Alberto Ugo ZANE	3.a classe 4
29	NORDICA FARM	Paolo NORDERA	4.a classe 1
30	È L'ARCANGELO AZZURRO	Sabrina SIFANNO	4.a classe 5
31	TRITONE	Giampiero ROICI	4.a classe 4
32	KRANJSKA KLOBASA	Jure OREL	5.a classe 4
33	UTIL-GRAPH-ART	Miran GUSTIN	1.a classe 3
34	MOONSHINE I	Fernando ZICCARELLI	4.a classe 0
35	WOPS	Bruno SPANGARO	5.a classe 0
36	ARCHIMEDE	Davide BIVI	5.a classe 5
37	YOUNG BARCOLANA	Andrea CASALE	2.a classe 3
38	OXYGEN	Srecko JADEK	6.a classe 4
39	VIPERA	Michele PAOLETTI	1.a classe 6

PRIMI DI CATEGORIA

CLASSE MAXI
ALFA ROMEO Neville CRICHTON

CLASSE 0
ASTRO Rainer WILHELM

CLASSE 1
ASTRO Tim MATULJA

CLASSE 2
SAYONARA Roberto BERTOCCHI

CLASSE 3
UTIL-GRAPH-ART Miran GUSTIN

CLASSE 4
FONDIARIA SAI Alessandro BONIFACIO

CLASSE 5
OTTOEMEZZO Giulia PIGNOLO

CLASSE 6
VIPERA Michele PAOLETTI

delle classi
7 - 8 - 9 - PASSERE
nessuno è giunto al traguardo

Un'edizione sofferta ma comunque bella della regata che ha registrato 1982 iscritti. Solo 39 imbarcazioni sono riuscite a concludere la gara a causa della bonaccia

Nel golfo soffia solo il vento della Nuova Zelanda

Vittoria di Alfa Romeo del miliardario Crichton sull'«eterna» seconda Magic Jena. E' l'ex Trappola la sorpresa

Fin dalle fasi iniziali della Barcolana la lotta si restringe tra Alfa Romeo e Magic Jena: nella foto a sinistra i due maxi prendono il largo poco dopo il via staccando gli altri regatanti.
Sotto, Neville Crichton, al timone della barca neozelandese; lo affianca il triestino Lorenzo Bressani, che con la vittoria di ieri ha bissato il successo in Coppa d'Autunno dello scorso anno quando trionfò su Idea Uniflair. Ieri su Alfa Romeo Bressani ha ricoperto il ruolo di tattico.
Nella foto in basso lo straordinario colpo d'occhio degli spettatori assiepati sul costone carsico: oltre 250 mila persone hanno seguito da terra le varie fasi della Barcolana.

Neville, un ricco armatore vincente

● A pagina III ●

Trappola piccola grande barca

● A pagina V ●

Un cargo taglia la rotta alle vele

● A pagina VIII ●

TRIESTE Cose dell'altro mondo in questa Barcolana giunta all'edizione numero 35. Perché dell'altro mondo sono i vincitori di una regata che sarà ricordata a lungo per essere stata quella con il minor numero di concorrenti arrivati al traguardo: appena 39. A fronte di un numero impressionate (da record ovviamente) di equipaggi iscritti: 1982. Colpa del vento, che per un giorno si è scordato del golfo di Trieste trasformato in una sorta di brughiera popolata da migliaia di fantasmi triangolari.

Dunque, ad aggiudicarsi la Barcolana è stata una barca che viene da molto lontano, dalla Nuova Zelanda. Questo siluro capace di regatare anche senza vento si chiama Shockwave - un'onda forte per dirla all'italiana - ma meglio identificata come Alfa Romeo, il prestigioso marchio stampato sulle sterminate vele. Il mostro neozelandese è stato timonato dall'armatore Neville Crichton, felice come un ragazzino degli optimist quando ha tagliato il traguardo in mezzo a centinaia di imbarcazioni festanti. Stregato dalla Barcolana questo Crichton, che a bordo aveva un tattico del calibro di Brad Butterworth e un suggeritore d'eccezione quale il triestino Lorenzo Bressani.

Al secondo posto Magic Jena, che l'anno scorso si chiamava Maxi Jena ma sempre seconda era arrivata. Al timone Mitja Kosmina, uno dei grandi protagonisti della Barcolana da qualche tempo non fortunatissimo. Ma la vera sorpresa di ieri è il terzo posto dell'imbarcazione chiamata Fondiaria Sai, ma che tutti conoscono come Trappola. L'imbarcazione che ora fa parte della flotta della Barcola Grignano, ha da sempre mietuto vittime illustri nelle competizioni in golfo, creando più di un dispiacere a più blasonati avversari. E ieri Trappola ha scritto una pagina memorabile di una... memorabile Barcolana.

Positivo anche il quinto posto di Esimit-Europa (ex Riviera di Rimini) che l'armatore goriziano Simcic ha trasformato in una nave-laboratorio politico transfrontaliero. Fino all'ultimo infatti, era atteso a bordo il presidente del Parlamento europeo Pat Cox.

Resta di questa Barcolana la consapevolezza della formula vincente con cui viene proposta. Anche ieri Trieste è stata presa d'assalto da migliaia di persone, molte provenienti dal Friuli (chissà se hanno chiesto permesso al sindaco di Udine...) segno evidente che la Barcolana affascina anche i non appassionati di vela. Spettacolo insuperabile quello offerto dai tantissimi spettatori letteralmente arrampicati sulle pareti carsiche sotto Monte Grisa.

r.s.

Foto di
Francesco BRUNI
Marino STERLE
Andrea LASORTE
Claudio TOMMASINI
Carlo BORLENGHI

Due immagini della Barcolana di ieri. A sinistra, le imbarcazioni tentano l'allineamento alla partenza davanti al terrapieno di Barcola: le manovre sono state difficili a causa della bonaccia. A destra, come da tradizione migliaia di persone hanno gremito le Rive per salutare l'equipaggio che ha vinto la regata.

La trentacinquesima edizione della Coppa d'Autunno caratterizzata da assenza di vento: record di iscritti (1982) e di arrivati (appena 39)

Alfa Romeo è più forte della bonaccia

Pronostico rispettato: vince lo scafo straniero favorito alla vigilia, segue Magic Jena

TRIESTE Quasi duemila barche al via, solo 39 all'arrivo, la riduzione del percorso di un lato, vento quasi inesistente e la vittoria del neozelandese Alfa Romeo per Barcolana edizione numero35. La grande festa della vela, che ha portato a Trieste la cifra record di 1982 barche a vela, 24mila velisti e 250mila persone ha terra, ha visto il lento trionfo di Alfa Romeo, con al timone l'armatore neozelandese Neville Crichton, alla tattica Brad Butterworth (tattico di Alinghi) e il triestino Lorenzo Bressani (già vincitore dell'edizione 2002), in veste di tattico locale.

È stata una regata in cui è mancato il lato spettacolare, ma dal punto di vista tecnico e tattico è stata una competizione per veri esperti.

Al secondo posto si è classificato Mitja Kosmina, che ha partecipato alla Barcolana al timone di Magic Jena. L'imbarcazione, che nell'edizione del 2002 si chiamava Maxi Jena, ha a malincuore confermato la posizione dello scorso anno, dopo una splendida partenza, e dopo esser stato in testa con decisione per le prime due miglia di percorso. Incappato in un buco di vento, il velista sloveno è rimasto indietro dopo aver guidato la regata per la prima mezz'ora, lasciando il passo ad Alfa Romeo, che una volta presa la testa della regata non ha più concesso nulla. Insomma la Jena sarà anche diventata Magic ma non sembra averne guadagnato in fortuna.

MAGIC JENA PARTE BENE

Una regata lenta - caratterizzata da pochissimo vento da Sud-Est, che ha variato impietosamente tra zero e tre nodi di intensità - ha messo a dura prova la concentrazione degli equipaggi.

Al momento del via, Magic Jena sottovento (e quindi più verso a Miramare) a tutti gli altri big della regata appare avvantaggiata: Alfa Romeo si lascia sorprendere da alcune piccole imbarcazioni, e resta attardata, in seconda fila, al momento dello sparo: quest'anno il cannone si sente di diretta in tutto il Golfo, segno che il fuochista ha voluto ben festeggiare il 35.o anniversario della regata triestina. Più sopravvento, partono bene Cometa, Esimit e il piccolo Fondiaria Sai (ex Trappola) con Alessandro Bonifacio e Samo Potokar: è uno scafo di soli 33 piedi, progettato da Roberto Starkel; è lungo solo un terzo rispetto ad Alfa Romeo, ma è stato pensato alcuni anni fa dal progettista triestino Roberto Starkel (lo stesso dell'ultima barca di D'Alema) proprio per il pochissimo vento di Trieste.

IL RUGGITO DELL'ALFA

L'imponente imbarcazione identificata come Alfa Romeo, vera attrattiva di questa edizione della Barcolana, ci mette circa sei minuti a districarsi dalla folla di barche, e pareggiare il conto con Kosmina, mettendosi in una posizione adatta ad attaccare l'avversario. Magic Jena, compatibilmente con il non-vento che monopolizza il Golfo, corre più rapida del diretto avversario: la chiglia basculante, una buona vela leggera a prua, e solo 19 uomini a bordo (sei sono stati sbarcati prima della partenza) permettono allo scafo di colmare i 10 piedi di lunghezza che lo separano dalla barca neozelandese. A quaranta minuti dalla partenza il vento offre un generoso salto a destra, che Kosmina coglie con particolare precisione; lo scarso, rispetto alla boa, gli permette di virare, e guadagnare ancora metri rispetto al diretto avversario. A proposito di Alfa Romeo si può ben dire che ha segnato un altro record ottenendo la sessantesima vittoria in 61 regate. Ma soprattutto contribuirà ad esportare ancora di più nel mondo il marchio Barcolana.

DEJA VU PER KOSMINA

In qualche modo, la regata sembra un deja vu: Mitja Kosmina è primo seguito da Lorenzo Bressani nel bel mezzo della Barcolana, esattamente come l'anno scorso, e la cosa, esattamente come nel 2002, non sarà però duratura. Due lente virate, e Alfa Romeo riesce a recuperare velocità: qualche cambio a prua - ruotano tre vele - una virata da maestro, e come per magia Alfa Romeo si ritrova in testa alla regata, primo alla prima boa, dopo un' ora e mezza di prova, con quattrocento metri di vantaggio su Magic Jena, vantaggio che nel corso del terzo lato (ultimo e decisivo: il percorso è stato accorciato, e la regata terminerà a Miramare) aumenterà in alcuni momenti fino a 1300 metri. Il lato che dalla boa 2 (il disimpegno creato per staccare chi sale lungo il primo lato e chi scende verso Miramare) porta all'arrivo inizia con vento praticamente nullo, e Alfa Romeo, con una tattica impeccabile, riesce a distaccare il suo diretto avversario, Magic Jena, penalizzato - come spiegherà più tardi Kosmina - da vele pesanti a prua, che non riescono a reagire ai piccolissimi refoli.

Più indietro, la piccola Fondiaria Sai gira la boa per terza, beffando nell'ordine Esimit, Cometa ed Evolution (ex Goose&Gander).

SI VEDE VASCOTTO

Passa settimo Bravo Q8, con Vasco Vascotto e Pasquale Landolfi, davanti ad Ericsson di Pelaschier. La testa della regata diventa un lentissimo incedere, con alcuni minuti in cui tutti gli scafi sembrano ancorati al fondo del mare. Il vento, risoluto, non c'è. Uno scenario davvero incredibile che immalinconisce chi sognava una Barcolana scoppiettante.

L'attesa dell'arrivo di un vento appena accettabile dura parecchio: solo alle 13.50, pochi minuti prima dell'arrivo, il cielo si apre, il sole riesce a spuntare, e porta con se' - ma solo per pochi minuti - una brezza da 313 gradi, che arriva quindi dal mare aperto: chi l'aveva prevista, non si fa cogliere impreparato, e guadagna posizioni su posizioni. E' il caso di XSport, con Gabriele Benussi al timone, che dopo aver girato decimo la prima boa si riscatta, agganciando i grandi, ma restando poi nuovamente impelagato nella bonaccia.

UNA FESTA AL RALENTI

L'ultimo scampolo di regata passa ancora senza vento, e il trionfo di Alfa Romeo è una festa al rallentatore, raggiunta con il windseeker a prua, a mezzo nodo di velocità; Magic Jena tenta il recupero, ma per l'armatore Mimmo Cilenti e per il timoniere Mitja Kosmina non c'è davvero nulla da fare. Secondo posto, seguito da il piccolo Fondiaria Sai, scafo che batte bandiera della Società velica di Barcola e Grignano, e si tratta di una impresa storica. Molti equipaggi trasformano la regata in festa, lasciano la parte agonistica solo ai più testardi, che hanno tempo fino alle 17 per tagliare il traguardo. C'è chi mangia, beve e fa festa, e chi, lasciato il primo lato, a motore raggiunge l'arrivo, per guardare la trionfale ma lenta avanzata di Alfa Romeo, e applaudire il neozelandese che porta lontano, ma proprio lontano, il trentacinquesimo trofeo della regata triestina. Un successo nettissimo, uno squarcio di sole in una Barcolana un po' dispettosa ma sicuramente verrà ricordata per un bel pezzo avendo fatto registrare il minino storico degli arrivati.

re. sp.

IL CASO 1

Un vasta chiazza di idrocarburi si è evidenziata ieri nel tratto di mare antistante Barcola, dove pochi minuti prima avevano preso il via le quasi duemila barche partecipanti alla Barcolana. Probabilmente da qualche imbarcazione è stato vuotato il serbatoio per rendere più leggera l'imbarcazione vista l'assenza di vento.

Gli uomini di Alfa Romeo in azione: il team del miliardario neozelandese Crichton ha staccato nettamente Magic Jena.

IL CASO 2

Talmente poco vento da rendere docili anche gli skipper con la maggior tensione agonistica. L'anno scorso, a sorvolare con l'elicottero le imbarcazioni in testa alla regata si rischiava di essere abbattuti. Quest'anno invece nessuna protesta. E Cino Ricci, nella diretta tv, è riuscito a proporre l'installazione di mega ventilatori. Malamente.

IL CASO 3

Seguire la Barcolana dall'elicottero è un'esperienza non adatta per i deboli di cuore.

Non solo per le sollecitazioni organiche provocate dalle virate, ma anche dallo spettacolo offerto dalla Costiera dove sempre più ampie porzioni di verde sono aggredite dall'edificazione di nuove ville.

Kosmina eterno secondo: anche stavolta la Jena non ride

TRIESTE La Jena di Mitja nemmeno stavolta sorride. Dopo il secondo posto della scorsa edizione, anche il passaggio al Magic Sailing Team non è servito a mutare il destino dello sloveno Kosmina. Due volte al via, due volte secondo, con una barca bellissima, intitolata alla figlia Jena e trasformata da Maxi in Magic. Ma nemmeno stavolta a Kosmina la magia è riuscita. Tutta colpa delle vele, secondo il biondo sloveno. «Non avevamo abbastanza assortimento di vele», riesce a sussurrare il timoniere di Magic Jena prima di venire assorbito dalle mille telecamere giunte dalla vicina Slovenia dove Mitja è ormai diventato un personaggio televisivo. «Finché c'era abbastanza vento andavamo più forte di Alfa Romeo. Poi, quando il vento è calato, loro sono andati via. Evidentemente sono riusciti a trovare le vele giuste per queste condizioni atmosferiche». Sarà! Resta il fatto che qualche errorino lo sloveno lo ha pure commesso proprio quando sembrava poter andarsene via. Anche se Mimmo Cilenti, inventore di quel Magic Sailing Team vincitore lo scorso anno con Uniflair Idea e in passato con Shining, minimizza il tutto. «Sapevamo che Alfa Romeo sarebbe stato performante in qualsiasi condizione di vento», spiega Cilenti. «Anche se, indubbiamente, abbiamo un po' sofferto la mancanza di vele. È stata una regata molto difficile nella quale le condizioni di vento non ci hanno certo aiutato. All'inizio avevamo trovato dei piccoli canali di vento che avevano aiutato la nostra prestazione, poi i canali giusti li hanno trovati loro. Con il senno di poi, possiamo anche dire che Alfa Romeo è stata più brava di noi sulla prima boa. Sono stati lesti a risalire costringendoci a due virate. Onore a loro, la vittoria se la sono meritata. Anche se la regata è stata troppo condizionata dalle condizioni del vento. Anche senza quell'episodio in boa, comunque alla fine Alfa Romeo avrebbe vinto». Sostituendo nell'albo d'oro il nome del Magic Sailing Team. Anche se una vittoria e un secondo posto in due edizioni consecutive dovrebbero risultare un bel bottino. Certo, per qualunque regata sarebbe così, ma non per l'affascinante e unica Barcolana.

«La Barcolana è incredibile sotto ogni punto di vista», conferma Cilenti. «Ci sono duemila barche ma il vero vincitore è solo quello che arriva primo. Tutti gli altri semplicemente hanno perso, e questo è il bello della Barcolana. Chiudere al secondo posto equivale ad arrivare ultimo. Quindi, alla fine, questo piazzamento non ci rende certo felici. Anzi, direi proprio di no». Vabbè, ci saranno altre Coppe d'Autunno per rinverdire i fasti del team padovano, giunto comunque nel Bacino San Giusto tra le ovazioni del pubblico e con la classica «ola» che accompagna gli equipaggi felici. In fondo Magic Jena può consolarsi con il primo posto tra i team azzurri. Inteso come... italiano-sloveno. La neozelandese Schockwave ieri era proprio imbattibile. Jena è e rimane una barca bellissima, fatta nascere nella vicina Isola per puntare a vincere la Barcolana triestina. Prima o poi ci riuscirà. Magari portandosi dietro qualche vela in più e sbarazzandosi di quella iettatura che la costringe al secondo posto della Coppa d'Autunno. Che per la Barcolana equivale... all'ultimo.

Alessandro Ravalico

A sinistra, a regata conclusa Alfa Romeo si avvia a ricevere i meritati applausi del pubblico a terra. A destra, il navigatore Giovanni Soldini inganna il tempo a bordo di «Matti per la vela», la barca su cui ha gareggiato a Trieste.

Parla il tattico triestino (vincitore anche l'anno scorso) che ha guidato il team del miliardario neozelandese, svelando i «segreti» del golfo

«Uno scatto in prima boa e siamo scappati»

Bressani: «Siamo stati bravi noi e un po' sfortunati loro». Subito una nuova sfida a Malta

TRIESTE La bandiera rossoalabardata issata a prua ormai è un classico per i vincitori nella parata finale del Bacino San Giusto. Anche se a sbaragliare il campo è una barca che arriva dalla Nuova Zelanda, quel Schockwave del magnate Neville Crichton che non ha mai voluto mollare il timone del ribattezzato «Alfa Romeo» pur avendo tra l'equipaggio il connazionale Brad Butterworth, tattico di quell'Alinghi svizzero che si è appena assicurato la Coppa America. Tra tanti «stranieri», l'unico triestino a bordo era Lorenzo Bressani, alla sua seconda affermazione consecutiva in Barcolana. Chi altri, dunque, avrebbe potuto trascinare sulla nuova stella della Coppa d'Autunno il vessillo della città di Trieste? «L'ho portata io», conferma il biondo Rufo con il solito sorriso. «È la stessa dello scorso anno, ma stavolta non l'ho voluta tenere in barca: sono scaramantico, e anche se porta fortuna ho preferito lasciarla sul motoscafo d'appoggio, per poi tirarla fuori a traguardo già raggiunto». Una linea d'arrivo tagliata dopo quattro ore di mare. E di battaglia con Magic Jena, raggiunta alla prima boa dopo una partenza un po' incerta e poi staccata via via. «Crichton mi ha voluto in barca con lui proprio perché sono triestino e conosco bene i segreti di questa regata e del Golfo», racconta Bressani. «Loro volevano partire lanciati dadietro ma li ho subito avvisati che davanti avremmo trovato una muraglia di duemila barche. Mi hanno accolto e siamo rimasti cinque minuti fermi sulla linea di partenza pur di non trovarci davanti nessuno. Ma davanti c'era Magic Jena e, con il vento che c'era all'inizio filava via benissimo. Per fortuna siamo riusciti a prenderli e passarli alla prima boa». Con una manovra un po' azzardata, anticipando la virata di Kosmina che si era attardato un po' troppo oltre la linea immaginaria che porta alla boa di bolina. Quella che per Alfa Romeo si è poi rivelata la mossa decisiva. «Diciamo che siamo stati bravi noi e un po' sfortunati loro», assicura il triestino. «Gli abbiamo girato davanti proprio a pelo risalendo un po' verso la boa. Poi la regata è stata abbastanza tranquilla. Il vento è calato ma noi siamo riusciti a sfruttare quel poco che c'era. La nostra barca era nettamente superiore e l'equipaggio fortissimo, anche se il poco vento ha costretto gli uomini a pochissime manovre. Bravissimo Crichton ma bravo anche il progettista di questa splendida imbarcazione». Una barca che ora sarà portata a Malta per partecipare alla Middle Sea Race. Con tutto il suo equipaggio, Bressani compreso. Anzi, Brad Butterworth appena tagliato il traguardo ha voluto raggiungere subito la riva in motoscafo, per pigliare il primo aereo capace di portarlo subito nell'isola del Mediterraneo. Neville Crichton, invece, non ha mollato il timone sino al Bacino San Giusto. Strano tipo il miliardario neozelandese. Capelli bianchi quasi quanto la sua «abbronzatura», sorriso perenne di chi sa di avere raggiunto l'obiettivo al primo tentativo. Crichton aveva scoperto la Barcolana solo un mese fa quando gliene avevano parlato durante una regata a Porto Cervo. Neanche il tempo di pensarsi sù che già il suo Schockwave volava verso Trieste. Sicuro di vincere, come il suo proprietario-timoniere, felice come un bimbo ad obiettivo raggiunto. «Sinché non ho sentito il colpo di cannone non mi sono sentito sicuro, in una regata così, poteva veramente succedere di tutto». Eh si. In una Barcolana senza vento può veramente succedere di tutto. Ma non per chi ha nelle mani una vera formula uno del mare. «In effetti siamo stati davanti praticamente sin dall'inizio», conviene Crichton. «Questa è una barca che anche con zero nodi di vento riesce a prenderne quattro di velocità. Sono contento di avere avuto Rufo a bordo perché ci ha dato ottime indicazioni: anche nella bonaccia ha sempre trovato la strada migliore da seguire. Per un istante ho pensato che c'era troppo poco vento per dimostrare la superiorità di questa imbarcazione, ma poi ho capito che in qualsiasi condizione avremmo comunque battuto Magic Jena».

Alessandro Ravalico

Lorenzo Bressani

IL PERSONAGGIO

Crichton, un impero partendo dalle auto usate

TRIESTE Grande uomo d'affari e di sport. Nato in Nuova Zelanda, Neville Crichton ha iniziato la sua carriera di miliardario partendo quasi da zero, come distributore nel settore automobili, diventando poi direttore vendite e, quindi, direttore generale.

Nel 1972 dà vita a una propria attività imprenditoriale, acquisendo una concessionaria di auto usate che trasforma in società di distribuzione di auto europee e americane di prestigio, portandola in tempi brevi a essere la più importante società neozelandese non legata a reti in franchising. La passione per le auto di lusso lo avvicina al mondo delle gare automobilistiche, dove vince alcune delle più importanti competizioni in Australia, Nuova Zelanda ed Europa.

Per tre anni gareggia per la scuderia Bmw in Australia e Nuova Zelanda (categoria touring), arrivando secondo nel campionato australiano, mentre in Europa fa parte del Bastos Rover team e disputa tre volte la 24 ore di Spa correndo per Bmw, Rover e Opel/Golden.

Nel 1977 si trasferisce a Honolulu dove acquisisce la distribuzione di marchi automobilistici per le Hawaii, sviluppando iniziative commerciali e di marketing che rivoluzionano il mercato: apre concessionarie di Jaguar, Rolls-Royce, Ferrari, Porsche, Mg e Audi. La crescita dell'attività lo porta ad aprire una serie di supermercati dell'usato. Le attività vengono accorpate in un'unica società con investimenti consistenti in marketing e pubblicità.

La stessa determinazione che ha portato Neville Crichton a essere il numero 1 nel business automobilistico delle Hawaii lo guida al successo nello sport. Partecipa con proprie barche a numerose gare di off shore fra le quali le prestigiose Clipper Cup, Kenwood Cup Series e American Big Boat Series. Gareggia in varie regate internazionali incluse le sessioni dell'Admiral's Cup in Inghilterra, dove si afferma come uno dei più importanti yachtsman a livello mondiale.

Vinta anche una lunga battaglia contro il cancro, nel 1982 Neville Crichton cede l'attività nelle Hawaii e fa ritorno in Nuova Zelanda dove acquisisce alcune concessionarie Ford in difficoltà, riportandole al successo e trasformandole nella più importante concessionaria Ford del paese. Rientrato anche nel mondo delle competizioni automobilistiche, vince il Campionato neozelandese nel 1984 e nel 1985.

La passione per le regate ha una significativa conferma nel 1992 quando Crichton partecipa con una propria barca alla edizione della World Two Ton Cup. In quegli anni il miliardario dà vita a una propria azienda di costruzione di barche così da produrre e distribuire a livello internazionale maxi yacht in grado di offrire standard di qualità e performance fino a quel momento inesistenti.

L'attività produttiva viene poi ceduta, ma Crichton rimane consulente della società, che continua a essere uno dei più affermati produttori di barche di lusso nel mondo.

Consolidando le proprie attività e interessi in Australia, Crichton acquista l'intero pacchetto azionario di Ateco Holdings Pty Ltd che a suo tempo controllava buona parte della società automobilistica Completely Built Up e aveva un grande potenziale in termini di importazioni. Ateco diventa uno dei tre più grandi importatori automobilistici australiani, con il maggior numero di marchi distribuiti.

Ateco distribuisce Alfa Romeo e Fiat sia in Australia che in Nuova Zelanda; l'azienda occupa oltre 120 persone e chiuderà il 2003 con un fatturato superiore a un miliardo di dollari australiani. Neville Crichton è personalmente impegnato nella gestione dell'azienda il cui business è cresciuto e si è diversificato. Pur mantenendo il focus nel settore automobilistico, Crichton sviluppa anche rilevanti progetti immobiliari in diverse zone dell'Australia.

Il miliardario neozelandese Neville Crichton tiene saldamente tra le mani il timone della sua Shockwave Alfa Romeo.

COSÌ L'EQUIPAGGIO DI ALFA ROMEO

TIMONIERE: NEVILLE CRICHTON *Nuova Zelanda*
TATTICO: BRAD BUTTERWORTH *Nuova Zelanda*

STU BETTANY *Nuova Zelanda*, **RICHARD MASON** *Australia*, **WADE MORGAN** *Australia*, **PAUL MONTAGUE** *Australia*, **LANCE JENKINS** *Nuova Zelanda*, **TIM DENGATE** *Gran Bretagna*, **GLENN ATTRILL** *Australia*, **NOEL DRENNAN** *Australia*, **DAVID ROLFE** *Nuova Zelanda*, **CARLO CASTELLANO** *Italia*, **JONO MACBETH** *Nuova Zelanda*, **JOE SPODNER** *Nuova Zelanda*, **ANDREA CASIMIRRI** *Italia*, **CHRIS HOSKINE** *Australia*, **PIERPAULO CHRISTOFORI** *Italia*, **IAN MOORE** *Gran Bretagna*, **GRANT SIMMER** *Australia*, **MURRAY SPENCE** *Australia*, **LORENZO BRESSANI** *Italia*.

«VITTIME» DELLA BONACCIA

Mai così pochi all'arrivo: non ce l'ha fatta il 98%

TRIESTE Mai così pochi al traguardo. La Barcolana 35 ha stabilito in un colpo due record: quello del maggior numero di iscritti e quello di imbarcazioni arresesi alla bonaccia.

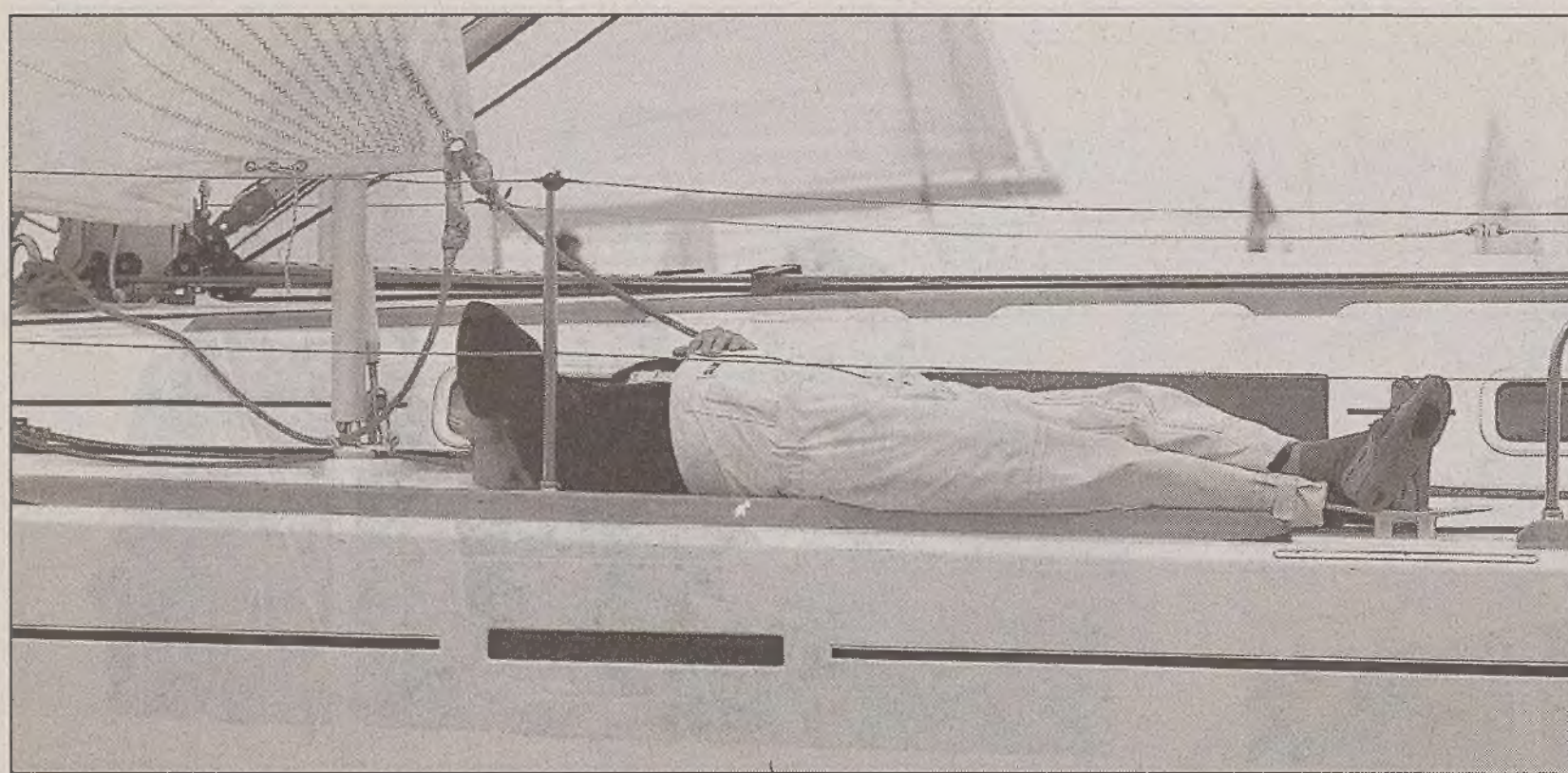
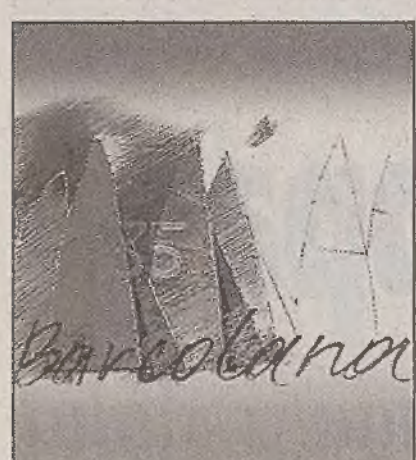
Scorrendo la storia della Coppa d'autunno non mancano giornate di «piatta» totale. Eppure, almeno da quando la regata ha assunto dimensioni notevoli, diciamo dal 1980 in poi, una così imponente falcidia di scafi non si era ancora verificata. Ieri, dei 1982 partenti non ce l'hanno fatta a concludere il percorso (accorciato) entro il tempo limite delle 17.30 addirittura 1943: oltre il 98 per cento. Qualcosa di simile era successo nel 1976, ma per ragioni opposte: vento troppo forte. Allora lo scirocco aveva convinto a desistere 120 equipaggi sui 144 iscritti. Ma dobbiamo riconoscere che si trattava di un'altra era.

Più simile al caso di ieri è quanto accaduto nel 1990: in mare al «via» 846 barche, ma l'assenza di vento è pressoché totale e così riescono a concludere le loro fatiche soltanto in 91. Sempre più di un decimo dei partenti...

Altra bonaccia nel 1993. Per la prima volta si supera quota mille iscritti, (per la precisione sono 1025). Eolo, però resta a dormire e rovina la festa: molti rinunciano nonostante il Comitato di regata si affretti ad accorciare il percorso. L'espediente è comunque sufficiente per vedere in classifica qualche centinaio di equipaggi: il dato storico parla di 314 arrivati.

Analoga sorte nel 1999, con la flotta di regatanti ancora alle prese con la mancanza di vento. E simile pure il conteggio dell'anno successivo, con 302 scafi al traguardo di Barcola più altri 52 transitati al cancello di Miramare. Ma stavolta, siamo nella terribile Barcolana del 2000: a fare «strage» di concorrenti non è la bonaccia, bensì una cattivissima bora con raffiche a 50 nodi.

Notevole infine, per un motivo agli antipodi rispetto al basso numero di arrivati, è la Barcolana 2002. Anche in quell'occasione due record: quello di iscritti (fino a ieri) con 1969 barche allineate sulla linea di partenza; e quello del numero di chi è riuscito a tagliare il traguardo: ben 1456. Quanta differenza con la trentacinquesima edizione...

a.b.

A sinistra, un velista si appisola sulla coperta della sua barca: la bonaccia ha costretto gli equipaggi a lunghe ore di inattività. A destra, il rientro delle barche a terra, dove la folla aspetta per applaudire i vincitori.

Analisi dell'evento dell'anno, fra luci e ombre che inevitabilmente accompagnano la manifestazione più amata da giuliani e non

Trieste non deve sprecare la festa del mare

E' ormai entrata nel Dna della città, ma è necessario investire di più. A iniziare da Porto Vecchio

Gran ressa sui moli: molta la curiosità di vedere da vicino gli scafi più tecnologici.

E' l'evento dell'anno, di ogni anno, e su questo non ci sono dubbi. La Barcolana è entrata ormai nel Dna della città, Trieste non sarebbe più la stessa senza la Coppa d'Autunno. E non è più, o soltanto, un appuntamento fra amici, fra velisti della domenica. Da alcuni anni siamo di fronte a un evento internazionale che va gestito come tale. Se Genova ha il suo Salone della nautica, Trieste ha la Barcolana. E se Genova ha investito milioni di euro in infrastrutture, altrettanto dovrà fare la città giuliana (a iniziare da Porto Vecchio), per diventare le vera capitale d'area che molti auspicano. Su questo non ci piove, come dimostrano gli aspetti positivi (Rive stracolme, esercizi pubblici che lavorano a pieno ritmo, affari e divertimento per tutti), ma anche negativi (viabilità impazzita, parcheggi introvabili anche dopo ore di tentativi a vuoto, rifiuti lasciati dai soliti incivili). Non si può più rimandare un esame serio della manifestazione che ha reso Trieste famosa nel mondo. Persino, da ieri, nella lontanissima Nuova Zelanda. Lo diciamo oggi, a 35.a edizione appena conclusa, e lo diciamo a tutti, amministratori pubblici e privati, affinché non ci si ritrovi su queste colonne l'anno prossimo, a segnalare le medesime cose.

Anche gli spettatori hanno fame: spuntino in attesa che Alfa Romeo «sfrecci» all'arrivo.

I LATI POSITIVI...

L'importante per chi vive questa regata è potersi sentire protagonista, almeno per un giorno

Così il centro si trasforma e prende vita E nessuno vuole più rinunciare al «listòn»

Una festa popolare. Che prescinde allegramente dai contenuti strettamente tecnici della competizione velica; vale a dire che il risultato è lo stesso, sia che tiri bora e così la gara si conclude in poco più di un'ora, sia che ci sia bonaccia come ieri a mettere in difficoltà anche i campioni che vedono le boe come miraggi.

L'importante, per i triestini, è potersi sentire, per un giorno, i protagonisti della Barcolana, una manifestazione che ha oramai abbondantemente superato i confini sportivi e viverla dal di dentro, passeggiando lentamente in mezzo delle decine di gazebo che trasformano le Rive in una sorta di tendopoli orientaleggiante, acquistando qualche cianfrusaglia, sedendosi ai tavolini dei bar di piazza dell'Unità per guardare la gente che passa.

La Regata d'Autunno è soprattutto questo: felicità racchiusa in pochi giorni, a cominciare dalle tappe di avvicinamento, quando si sprecano conferenze stampa e concerti serali. Anche ieri e nel corso della passata settimana il copione si è ripetuto: le vie del centro hanno visto accalcarsi un numero crescente di triestini e di turisti venuti apposta per l'evento mondano (le cifre, ancora ufficiose, indicano in 50mila coloro che hanno raggiunto il centro cittadino). Nei pubblici esercizi, la confusione è cresciuta in progressione geometrica. I negozi hanno lavorato sabato sera fino alle 22 («e l'affluenza, almeno negli esercizi commerciali più vicini alle Rive - ha detto il presidente dell'Associazione dei dettaglianti della città, Franco Rigutti - è stata eccellente, a riprova che iniziative come questa possono essere ripetute»), mentre nei bar e nelle birrerie, sia quelle tradizionali che in quelle improvvisate all'aria aperta gli affari sono stati buoni. Insomma la Barcolana cresce, si moltiplica in mille rivoli diversi, e la gara, per tutti coloro (e sono la stragrande maggioranza) che di tecnica velica ne capiscono poco o nulla, questa regata è diventata poco più di un pretesto per uscire, per affrontare il «listòn», per sentirsi partecipi di una manifestazione che, con le sue 35 edizioni alle spalle, ha oramai contraddistinto un'epoca.

Migliaia di persone assiepate ieri mattina sulle Rive.

Ne sanno qualcosa gli albergatori locali, che da settimane non avevano più la possibilità di accontentare chi voleva prenotare una stanza: tutto esaurito da tempo. Il volano economico provocato dalla Barcolana è una ricchezza della città, da coltivare e, se possibile, da perfezionare: ne beneficiano tutti.

Ugo Salvini

...E QUELLI NEGATIVI

La sporcizia dopo i concerti e l'impossibilità di gestire la viabilità sono le cose su cui intervenire

Ma il traffico impazzisce: urgono parcheggi E gli incivili si scatenano: rifiuti dappertutto

La sporcizia del dopo concerti e il traffico, a momenti veramente ingestibile. Ecco, sono questi i due lati negativi della Barcolana, le zone d'ombra, i rovesci di quella medaglia che, peraltro, sul verso dritto è ricca e brillante.

Sia ben chiaro, si tratta di critiche costruttive, finalizzate a un miglioramento dell'organizzazione complessiva.

Ma non si può tacere delle centinaia di bottiglie rotte sparse sull'intero molo Audace e in Porto Vecchio fin dal mattino di ieri e lasciate lì a far bella mostra per tutta la domenica (e ieri ne sono passati di visitatori lungo il molo più noto di Trieste) assieme a sacchi di immondizia di vario colori e dimensioni che hanno completato il quadro.

Va rilevato, da un lato, che non deve essere accettato, come evento inevitabile, che il centro della città si presenti come il retrobottega di un mercato ortofrutticolo al termine dell'orario di lavoro e prima che siano passati gli spazzini, solo perché c'è stato un concerto.

La vela interessa tutti: papà, mamma, bimba e... cane.

Essere giovani e divertirsi non legittima ad abbandonare sull'asfalto ogni tipo di schifezza perché «fa trendy»: esistono i bottini. Dall'altro gli organi competenti, dal Comune all'Acegas, alle aziende che svolgono questo servizio, devono essere sensibilizzati: è un vero peccato che il momento più bello della Barcolana, quello nel quale tutti si raccolgono attorno alla piazza dell'Unità per vivere la domenica più attesa dell'anno, debba essere condizionato da una cornice degna di un immondezzaio. Il traffico.

La soluzione, peraltro apprezzabile, del parcheggio gratuito in Porto Vecchio ha senz'altro giovato (bisognerebbe però affidare a qualcuno il controllo dell'area, anche se non si incassa nulla, perché ieri si sono create situazioni difficili provocate dall'assenza di qualsiasi tipo di indicazione nella sistemazione delle vetture).

Ma non è sufficiente: poco prima del tramonto, attraversare in automobile le Rive, dalla Stazione ferroviaria alla piscina Bianchi e viceversa è diventata un'impresa.

I parcheggi selvaggi non si sono contati e poco hanno potuto fare i vigili in servizio, che a un certo punto non sapevano più da che parte voltarsi, tanti erano i problemi da risolvere.

Una soluzione va individuata, prima che l'emergenza si trasformi, alla prossima occasione, in dramma: se ieri un'ambulanza avesse dovuto soccorrere qualcuno sulle Rive si sarebbe scatenato il caos.

u. sa.

Duello tra Maxi uno spettacolo nello spettacolo. Grazie a un albero alto più di 40 metri, i neozelandesi hanno potuto scorgere le brezze nel golfo mandando un uomo in crocetta

Grande è bello: tra i partenti una flotta di 38 «dinosauri»

TRIESTE *Difficile puntualizzare una regata che ha operato su un golfo in giornata avara di vento, avvenimento però ugualmente di grande interesse tecnico, perché anche una Barcolana anomala rispetto alle sue tradizionali edizioni, offre interessanti punti di riferimento e di analisi. Basti pensare che la quasi surreale flotta di barche raggruppate in 12 classi (dai 30 metri alle piccole di 6,80 metri), si è schierata stavolta con 38 Maxi. Quindi, agli effetti tecnico-tattici, per le innovazioni che lo yachting moderno ha attuato, è fatale che si debba assistere, soffi il vento o mortifichi la bonaccia, a una battaglia fra i «dinosauri» della vela sotto il profilo dei valori assoluti.*

Si sa quanto la lunghezza dello scafo conti in tempo «reale», concetto chiaramente regolamentato, sin dalla prima edizione della Barcolana, e poi sempre mantenuto, per concedere, ovviamente, le debite soddisfazioni alle categorie più piccole. Ma la stazza grande è sempre quella che dà di più nell'occhio, anche in questa manifestazione marinara che vuole abbracciare la pluralità. Non è solo questione di scenografia per lo spettatore. Ha ruolo precipuo anche per i concorrenti, oramai votati al professionismo. Si maggiorano gli scafi, si alzano gli alberi, si adattano le derive coi ballast che da fisse diventano basculanti, si dotano gli alberi di un numero di crocette sempre maggiore, arrivando alle cinque in modo da regolare la geometria delle vele e la loro capacità di contenere il vento.

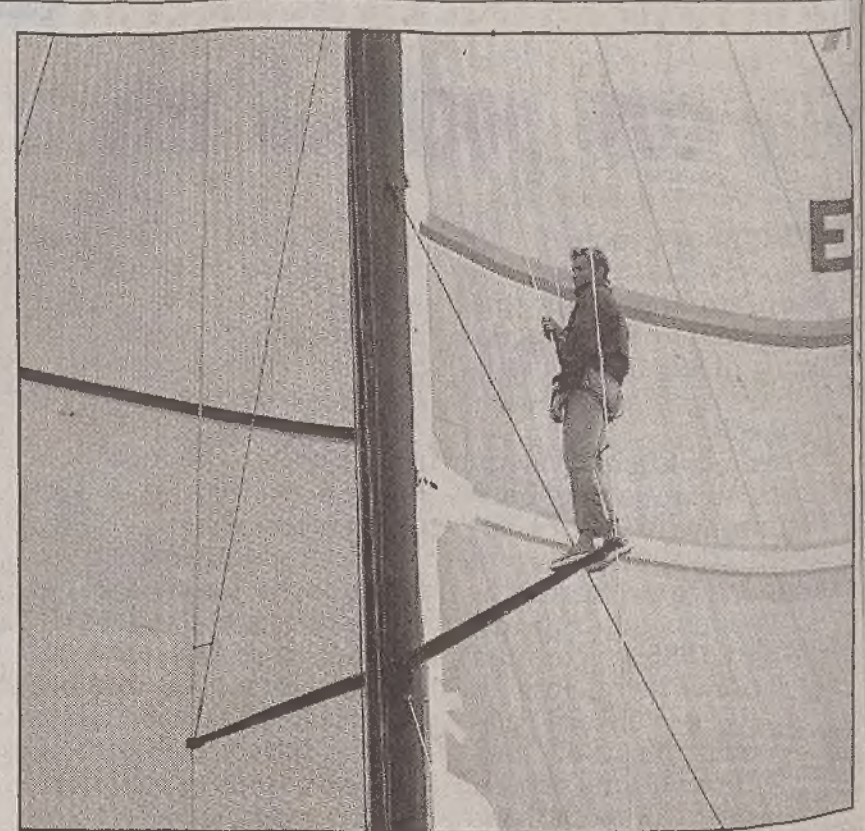
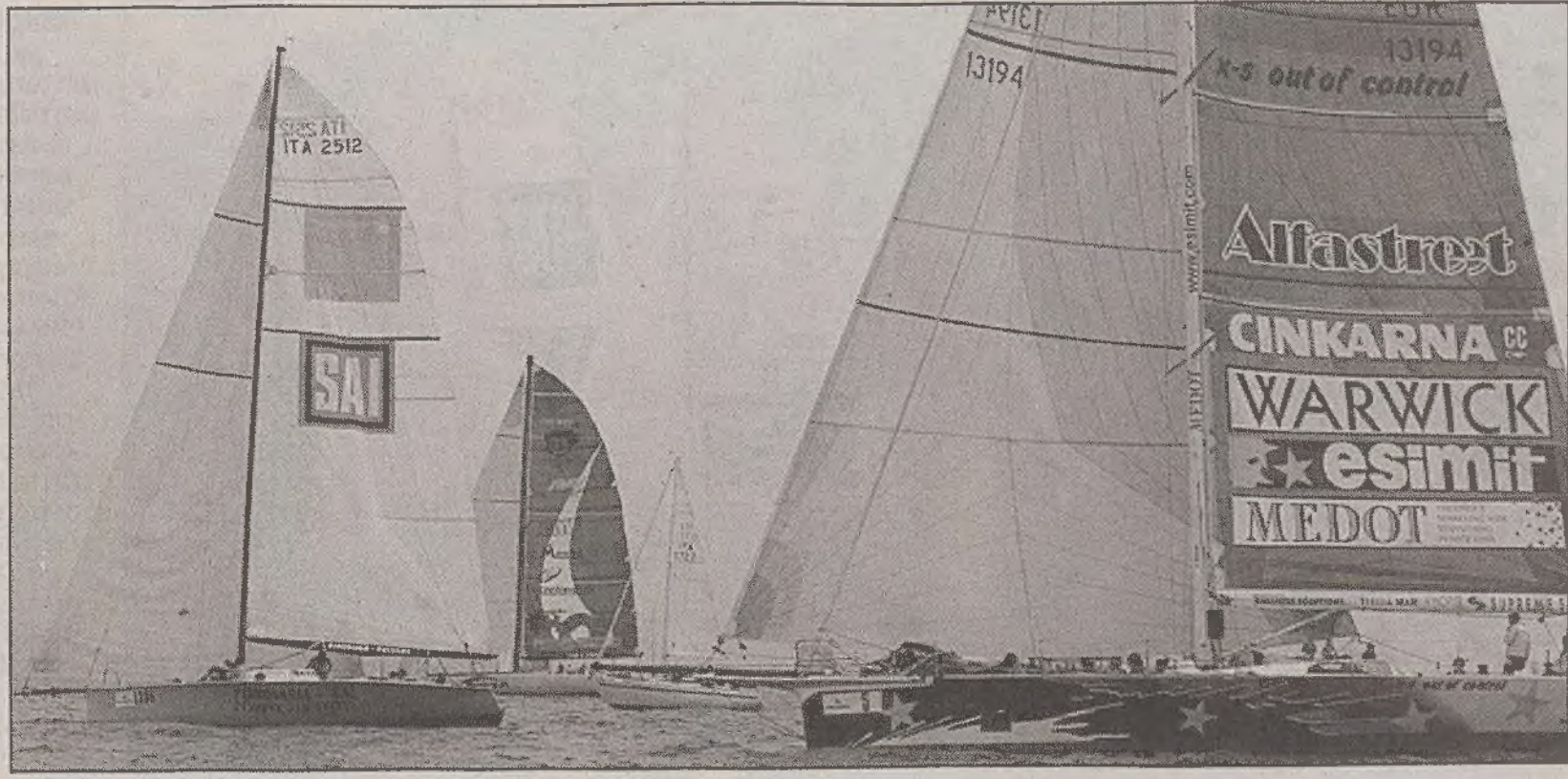
Sicché anche ieri si è visto che si può, anzi ormai si deve puntare con sicurezza sulle massime misure: così si hanno massimi risultati.

Seguendo in mare, diciamo pure con calma, le fasi salienti, s'è avuto modo di assistere, per il vertice assoluto, un duello fra un vascello «monstre» di concezione neozelandese di 80 piedi, del celebre Crichton, che corre col nome di comodo Alfa Romeo, e uno scafo di quattro metri inferiore, Magic Jena, realizzato in un cantierino artigianale di Isola d'Istria e affidato allo sloveno Kosmina, vincitore di tre Barcolane e secondo arrivato allo scorso anno. Però nell'equipaggio neozelandese c'era l'esperto del golfo, Lorenzo Bressani in contatto con la vedetta alla quinta crocetta, che segnalava al pozzetto gli zefiri da 40 metri d'altezza.

Nelle brezzoline successive al passaggio della prima boa di Punta Grossa, doppiata per primi da Alfa Romeo e tre minuti dopo da Magica Jena, vari cambi di teli a prua dei neozelandesi; Magic Jena rimasto sempre col drifter a prua. Dopo 36 minuti d'attesa a Punta Grossa il terzo, quarto e quinto passaggio, a un minuto l'un dall'altro: il minuscolo Fondiaria Sai (ex Trappola) e altri due Maxi: Esimit e Cometa, veterani di Barcolana, Cometa vincitore nel 2001.

Quindi ancora poco vento. Percorso ridotto alla boa di Miramare. Trionfo Alfa Romeo, meritato perché tutto sulla tattica. Magic Jena secondo, con tutti gli onori. Il minuscolo Fondiaria Sai, timonato da Bonifacio, fantastico terzo, battendo d'astuzia Ixnots del croato Matulja e quinto Esimit dello sloveno Brcin. Cometa di Tonoli appena sesta. Nei primi 10 ancora Brava Q8 di Vascotto, Fanatic di Rochelli e Revolution di Battiston attestano che la Barcolana muta ma resta sempre la stessa.

Italo Soncini

Regata d'alta quota per i prodieri dei Maxi.

Ineccepibile la regata di Fondiaria Sai (meglio nota localmente come Trappola, il suo ex nome) che ha colto il terzo posto assoluto nella Barcolana sfruttando al meglio le condizioni in cui si è regatato. Un dato tra i tanti possibili: la barca ha superato la prima boa ben 37 minuti dopo la seconda classificata, Magic Jena.

Ha nove anni, a bordo quasi tutti triestini: è volata nella bonaccia al terzo posto. Sabato mattina era ancora in cantiere con l'albero rotto

Fondiaria-Sai, la piccola diventa grande

La magica avventura dell'ex Trappola. Lo skipper Bonifacio: «È una vittoria dell'equipaggio»

TRIESTE Può un'auto normale sorpassare una Ferrari in un Gran Premio? In mare, alla Barcolana succede. Non è la prima volta e non sarà nemmeno l'ultima. Così ieri è successo che uno scafo di 10 metri abbia messo la propria prua sulla linea d'arrivo davanti a barche grandi il doppio e più. Perché quando il vento langue i piccoli diventano grandi e i big rischiano di rimediare qualche figuraccia. L'impresa storica l'ha firmata Fondiaria-Sai, prima degli «umani» alle spalle degli extraterrestri Alfa Romeo e Magic Jena. Nella sua scia Cometa, vincitrice dell'edizione 2001, è stata solo la più illustre delle vittime. Un'impresa valorizzata anche dal fatto che sabato mattina lo scafo era ancora al cantiere San Rocco per un disalberamento subito domenica scorsa.

La storia delle performance straordinarie di barche di piccole dimensioni si intreccia con quella della Coppa d'Autunno. L'attuale Fondiaria Sai ha come nome di battesimo Trappola. Due anni fa il passaggio di testimone dallo storico armatore Fabio Piccoli alla Promo Sail e dalla Triestina della vela alla Società velica di Barcola e Grignano. Trappola per mezzo decennio non ha tradito il suo nome. Spesso timonata dal campione triestino Lorenzo Bodini ingaggiava duelli in Barcolana con un'altra mini barca l'Angelo Rosso (ora Kodak) di Angelo Crivellaro. Entrambe nella bonaccia giocavano brutti scherzi ad avversari più quotati. Nel 1998 le condizioni meteo erano la fotocopia di quelle di ieri. Trappola giunse quarta a pochi secondi dal podio. Podio che invece è arrivato ieri grazie all'equipaggio, in gran parte triestino, guidato da Alessandro Bonifacio.

«La barca è stata varata nel '94 su progetto del triestino Starkel - spiega lo skipper giuliano - e qualche anno fa ha subito un'importante modifica al bulbo. Tuttavia lo scafo è stato concepito con la stessa filosofia delle attuali Formula uno del mare. La differenza la fa la lunghezza: appena un terzo di Alfa Romeo o Magic Jena».

Ma qual è il segreto di questa «piccola terribile»? «Fondiaria Sai è molto agile e maneggevole - continua Alessandro - e con pochi nodi è capace di grandi prestazioni. È leggera e molto invelata, così da poter catturare anche gli aliti di vento». La performance di ieri comunque ha superato ogni previsione. Anche perché Fondiaria Sai ha mantenuto la terza posizione sin dalla prima boa, rischiando di perdere il bronzo contro Cometa ed Esimit solo a metà dell'ultimo lato. «Nonostante avessimo regatato poco assieme - sottolinea lo skipper - siamo riusciti a trovare un buon equilibrio. Siamo tutti velisti esperti e preparati. Ieri mattina Fondiaria Sai era ancora al cantiere San Rocco. Domenica scorsa infatti alla Bernetti in seguito a una collisione si è rotto l'albero. Quello nuovo è arrivato a Trieste dal Garda solo venerdì notte. Quindi di tempo per provare ne abbiamo avuto davvero pochino. La barca è molto tecnica e le disattenzioni sono vietate. Anche un movimento di troppo in pozzetto può pregiudicare la manovra. Oggi invece abbiamo sfruttato in maniera perfetta tutte le occasioni che il vento ci ha offerto. Abbiamo trovato gli angoli giusti nei momenti cruciali della competizione. Tutti sentivamo molta tensione prima della partenza. Poi l'avvio è stato buono, abbiamo navigato liberi sul lato sinistro e la concentrazione poi non è mai venuta meno».

A parte quando siete stati stretti nella morsa di Esimit e Cometa. «In effetti in quel momento abbiamo rischiato un po'. Per uno scafo come questo è difficile trovarsi a tu per tu con i giganti. Nell'ultimo lato tuttavia abbiamo usato una strategia di controllo: volevamo difendere il nostro primato di categoria da una grande rimonta di un'altra piccola, la croata Ixus (l'ex Angelo Rosso di Crivellaro ndr). Forse anche questa scelta ha giocato a nostro favore: scegliendo altre rotte rispetto alle big abbiamo preso qualche raffichetta più di loro. Insomma quando le giornate nascono bene poi tutto diventa facile». Ieri pomeriggio tra i gazebo del Sailing show tutti si complimentavano con Alessandro: strette di mano da quelli di Magic Jena come dai diportisti dei circoli nautici. «Devo ringraziare di cuore tutti i miei compagni d'avventura - conclude Bonifacio - perché al di là della regata hanno dimostrato in tutta la settimana attaccamento al team. Due di loro lunedì hanno portato l'albero rotto con il furgone sul Garda. Venerdì abbiamo fatto la notte in cantiere per poter mettere a punto lo scafo sabato pomeriggio. Questo terzo posto, per quanto ancora incredibile, è davvero meritato».

Dal Nibbio di Rossetti nel '69 a Fondiaria Sai nel 2003, un filo lega le tappe che hanno portato la Barcolana a diventare un evento velico internazionale ma anche a mantenere intatto lo spirito che ha animato i suoi fondatori. L'ostinata volontà spesso criticata di far partire tutte le categorie sulla stessa linea di partenza davanti al terrapieno di Barcola, le barche da crociera accanto ai maxi-yacht, gli scafi tecnici di piccole dimensioni assieme ai bolidi hi-tech, esalta la cultura marinara e scrive vicende umane che esaltano il fascino unico della kermesse più affollata del mondo.

Ciro Esposito

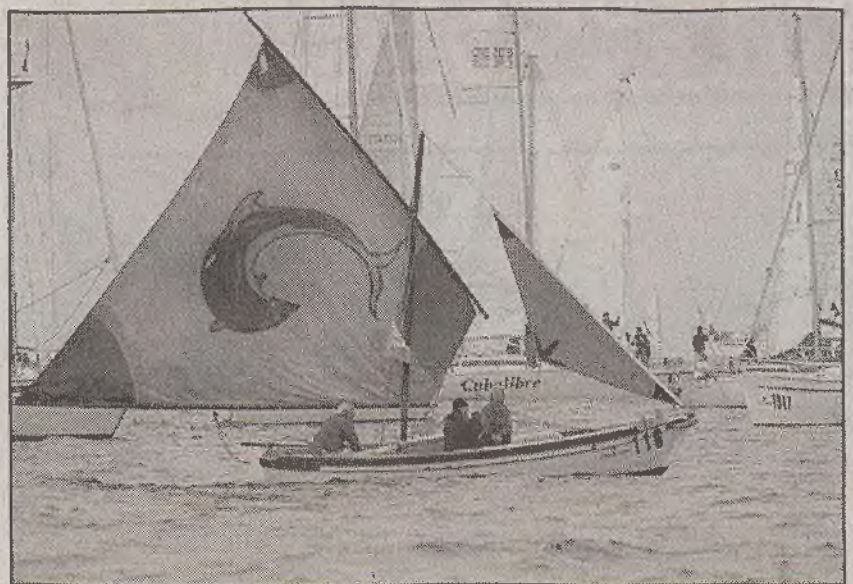
L'equipaggio di Fondiaria Sai (ex Trappola) festeggia dopo l'arrivo, che ha consentito alla barca di cogliere il 3.o posto

COSÌ L'EQUIPAGGIO DI FONDIARIA-SAI

TIMONIERE:	ALESSANDRO BONIFACIO	*Italia/Trieste*
TATTICO:	SAMO POTOKAR	*Slovenia*
	LUCIANO PRIMOSI	*Italia/Trieste*
	GIULIO FONDA	*Italia/Trieste*
	MASSIRO FONDA	*Italia/Trieste*
	ANDREA BARBERIS	*Italia/Trieste*
	ENRICO COPPO	*Italia/Padova*
	MASSIMO HROVATIN	*Italia/Trieste*
	VID IERANKO	*Slovenia*
	MITJA GIALUZ	*Italia/Trieste*
	NICOLA FALLICA	*Italia*

Nella martoriata edizione di quest'anno arrivare al traguardo è stata già un'impresa

Ixus guida il gruppo dei superstiti ma l'exploit è di Esimit, buon quinto

TRIESTE Per gran parte del popolo della Barcolana l'impresa è ogni anno quella di tagliare la linea d'arrivo. Ma in questa 35.a edizione, che sarà ricordata come in assoluto quella più martoriata dalla bonaccia, per chi si è classificato di impresa si è trattato veramente. In tanti dopo 3-4 ore di bagordi e di relax in mezzo al golfo hanno deciso di tornare a terra. I più determinati sono stati proprio gli equipaggi locali che sono riusciti ad inserirsi nei piani alti della classifica. Ai piedi del podio, in quarta posizione, Ixus, l'ex Angelo Rosso dell'attuale direttore sportivo della Svbg Angelo Crivellaro, ora di proprietà di un armatore croato. Al quinto, invece, si è piazzato uno dei nomi storici della regata. Si tratta della goriziana Esimit, ex Riviera di Rimini dell'armatore Igor Simsic, recentemente danneggiata da una burrasca sul Garda e riparata a tempo di record per essere al via nella Coppa d'Autunno.

Molto coreografiche alcune delle vele esibite quest'anno

Se la palma del migliore triestino è andata ad Alessandro Bonifacio, terzo assoluto su Fondiaria-Sai, la piazza d'onore va a Vasco Vascotto. Il campione muggesano ha portato la mitica Brava Q8 in ottava posizione. Il 55 piedi famoso per essersi imposto anni fa nella prestigiosa Admiral's Cup e al cui timone si sono susseguiti negli anni campione come Tommaso Chieffi, Francesco De Angelis e nell'ultima stagione Russel Coutts va in pensione dopo 5 stagioni: la Barcolana è stata la sua ultima regata. Delusione per i fratelli Benussi: Gabriele al timone e Furio alla tattica hanno condotto all'11.o posto Xsport, la barca rivelazione dell'anno nella classe Ims.

Sempre nella speciale classifica degli skipper triestini meglio dei Benussi ha fatto Fabio Rochelli della Società velica di Barcola e Grignano nono su Fanatic, lo scafo targato Yacht Club Lignano che Checco Battiston in passato ha portato per ben tre volte alla conquista del titolo assoluto. È proprio il friulano Battiston, re dei venti leggeri, ha ottenuto la decima piazza con Revolution ex Goose& Gander ed ex Gaja Legend che aveva regalato tre trofei consecutivi allo sloveno Mitja Kosmina.

È durata poco l'illusione, alla partenza, che il vento potesse «tenere» fino in fondo

La sfida tra le 2 Ammer sport è andata a Stefano Spangaro, che aveva a bordo il tattico di Luna Rossa Michele Ivaldi, su Lorenzo Bodini: i due team sono finiti rispettivamente sedicesimo e diciannovesimo.

Ma la grande sorpresa della giornata è stato Ottoemezzo di Andrea Monti: l'imbarcazione, appunto di 8,5 metri, ha vinto la categoria 5 classificandosi 17.a assoluto con al timone una donna la giovane Giulia Pignolo. Grande prestazione anche quella fornita da Sayonara Orion: il 40 piedi del Circolo della Vela di Muggia, varato dall'armatore Guido Sopani appena una settimana or sono, è stato guidato da Roberto Bertocchi a un incredibile 15.a piazza. Una delle vittime nobili della giornata di calma piatta è stata invece

Straordinaria performance di Ottoemezzo: la barca timonata dalla giovane Giulia Pignolo al 17.o posto Vasco Vascotto è ottavo con la mitica Brava Q8

Cometa, progettata dal friulano Cossutti e vincitrice del titolo nel 2001, che è arrivata solo sesta. La barca è stata timonata dallo specialista degli Asso del Garda Oscar Tonoli.

Il monfalconese Mauro Pelaschier, tornato alla Barcolana dopo 5 anni, si è difeso da campione al timone del 66 piedi Eriksson disegnato da German Frers. Per lui un discreto 12.o posto. Alle sue spalle il triestino Federico Stopani che ha portato Tuttatrieste2 in 14.a posizione

E a proposito di campioni in penultima posizione (38.o) sono arrivati l'olimponico Michele Paoletti con il papà Diego (vincitore di una Barcolana): un'impresa ottenuta con Vipera (Svbg) la barca di famiglia. Quando si dice che la classe non è acqua.

c. es

«Magic Jena» di Kosmina ha avuto ieri mattina una partenza impeccabile, che l'ha portata da subito a staccare la consueta «marmellata» di barche visibile nella foto a sinistra. Ciononostante un errore o una scelta poco comprensibile del velista sloveno l'ha portato a lasciare che «Alfa Romeo» passasse per primo in boa. Un errore fatale che non ha più permesso alla sua barca di recuperare. Per Kosmina si tratta del secondo... secondo posto in due anni, tanto che la sua barca, pur competitiva, si è guadagnata sui moli un nomignolo poco simpatico: quello di «Magic Jella», vista la sfortuna che sembra perseguitare la barca-immagine della vicina repubblica.

Si trasforma in match-race, per la mancanza di vento, la «classica» della Svbg. E la gara viene risolta da un'indecisione dopo il primo lato

Kosmina sbaglia, Alfa Romeo lo infila

Fatale allo sloveno un bordo in più. È stata una sfida tra le più bizzarre della storia

TRIESTE Nell'appello virtuale, anche stavolta sembrano pochi quelli che hanno marcato visita. Vaporetti nuovi e vecchie carcasse acchiappaturisti: presenti. Regatanti da Barcolana che sfoderano un prosciutto intero prima ancora di aver oltrepassato la linea di partenza: presenti. Lance e gommoni di ogni tipo, in una quantità tale da andar meglio per una catastrofe naturale più che per una kermesse della vela: presenti. Velisti nevrastenici che accusano anche le «pilotine» di fare onda: presenti. Forze dell'ordine di ogni tipo, modello Starsky e Hutch, con la sirena sempre pronta: presenti. Cosa manca? Sua Maestà il Vento, che non si fa vedere, poi rinviene, si nasconde di nuovo, ridiscende di colpo, sparisce e ritorna con una frequenza tanto casuale da mandare in paranoia anche equipaggi scafatissimi.

Per la «Barcolana», che probabilmente mai ha vissuto un'edizione con condizioni «meteo» così bizzarre, un brutto colpo. Anche perchè quando il vento si fa raro, solo i «maxi» iniziano a giocare. E succede così che, da subito, la gara dei record disperde in acqua le sue 2000 vele e diventa un match-race. Quali erano i due favoritissimi? «Alfa Romeo» e «Magic Jena». E a chi appartengono, se non a loro, quelle vele supercarbonate che sgranano immediatamente il gruppone dei Russell Coutts *de noantri*?. Per almeno mezz'ora Mitja Kosmina sogna.

La concentrazione di «Rufo» Bressani in uno dei non rari momenti di bonaccia totale.

Nonostante i 3 nodi scarsi di vento «Magic Jena» viaggia a mille, guardata a vista e ai lati da tifosi sloveni attentissimi ad evitare che la loro barca-immagine venga danneggiata dalle scie di qualche velista della domenica. «Alfa Romeo» sembra più defilata, preceduta anche da «Grifo del Garda», anche se nessuno sottovaluta i possibili scherzetti di due tattici come Brad Butterworth e «Rufo» Bressani. Proprio da Bressani, nell'edizione 2002, Kosmina aveva patito una delle peggiori delusioni della sua carriera, venendo beffato praticamente in vista del traguardo. Stavolta

Gli improvvisi «buchi» hanno costretto gli equipaggi a lunghe attese impotenti. Alla fine ha vinto la tattica di Butterworth e Bressani

sembra proprio che non sarà così.

Sembra, appunto. La bonaccia arriva improvvisa e quasi mortificante per i «bestioni» di testa. «Magic Jena» fa rientrare gli artigli, «Alfa Romeo» viaggia a tre pistoni, poi a due, poi sbiella e si blocca. E' surplace totale, impotente. Le lunghe gambe a ciondoloni dei regatanti «professional», trasformati d'acchito in turisti, ne testimoniano l'intima sofferenza. Più che una regata, un'agonìa, una partita di calcio senza il pallone, la Ferrari di Schumi che resta senza benzina.

I minuti passano, pesanti come macigni, poi all'improvvisso un segnavento sembra rianimarsi, poi un altro. I «maxi» ripartono, come mossi da una mano invisibile, ma stavolta la barca neozelandese non fa sconti, tanto più che, non si capisce se per ragioni tattiche o altro, al passaggio della prima boa Kosmina, che arriva troppo largo, si trova costretto a fare un altro bordo prima di passare oltre.

«Alfa Romeo» mentre comincia a sgranare il gruppo durante il primo lato della gara.

Un attimo, una vita, nella vela. «Alfa Romeo» è già oltre prende il largo, rimedia al volo ad alcuni problemucci della randa con i suoi uomini-scimmia sospesi per ore a 40 metri da terra, sull'albero. Sono già le 11 e 30.

Il nuovo «buco» di vento, non meno inquietante dei precedenti, fotografa un distacco di almeno 400 metri tra l'imbarcazione neozelandese e quella slovena e niente che possa far pensare in un possibile ribaltamento della situazione. A conferma dell'assoluta atipicità della gara, la terza barca, per la cronaca l'ex «Trappola», ora «Fondiaria Sai», passerà la prima boa dopo ulteriori 37 minuti, mentre i due contendenti si guardano da lontano, senza neanche animosità. In piedi sul ponte, mani nelle tasche, Bressani ha l'espressione, per dirla con Tex Willer, di un gatto che si è appena ingoiato un grosso topo. La seconda vittoria consecutiva è dietro l'angolo, cosa sono dieci-venti minuti di attesa di fronte a un obiettivo ormai a portata di mano?

Il «cb» intanto martella come impazzito una sequela di nomi e numeri di regatanti che hanno deciso di passare la mano o più semplicemente non hanno retto, sotto il profilo nervoso, al black-out di Eolo. E qui succede un'altra cosa inedita: perso per perso, decidono in tanti, anche troppi, di partecipare al party di Bressani. «Alfa Romeo» arriva così a ridosso dei rimorchiatori della linea d'arrivo, ridotta a Miramare, come uno squalo maestoso completamente circondato dai suoi pesci-pilota. La attende una vera arena sul mare, con centinaia di scafi di ogni tipo e foggia a incrociarsi in pochi metri quadrati, applausi e sirene da trionfo vero.

Kosmina è sempre là, 400 metri indietro, impietrito e ormai ignorato dai più. Nella «Barcolana», il secondo posto non conta. Meglio, al limite, il 250°, se il tuo vicino d'ormeggio è arrivato 251°. Un esempio per eccesso, visto che gli «eroi» che hanno concluso la regata, stavolta, non hanno superato quota 39. Per il popolo della vela, vero animatore di questa straordinaria «Oktoberfest» del mare, va bene così, va bene lo stesso. E vai col «cotto».

Furio Baldassi

L'arrivo della vincitrice «Alfa Romeo». Ha issato la bandiera di Trieste.

Già dalle prime ore del mattino la giornata non prevedeva nulla di buono sotto il profilo meteorologico

Sulle Rive lenta partenza e arrivo ritardato

Raccolte quattromila firme a sostegno dei lavoratori della Ferriera

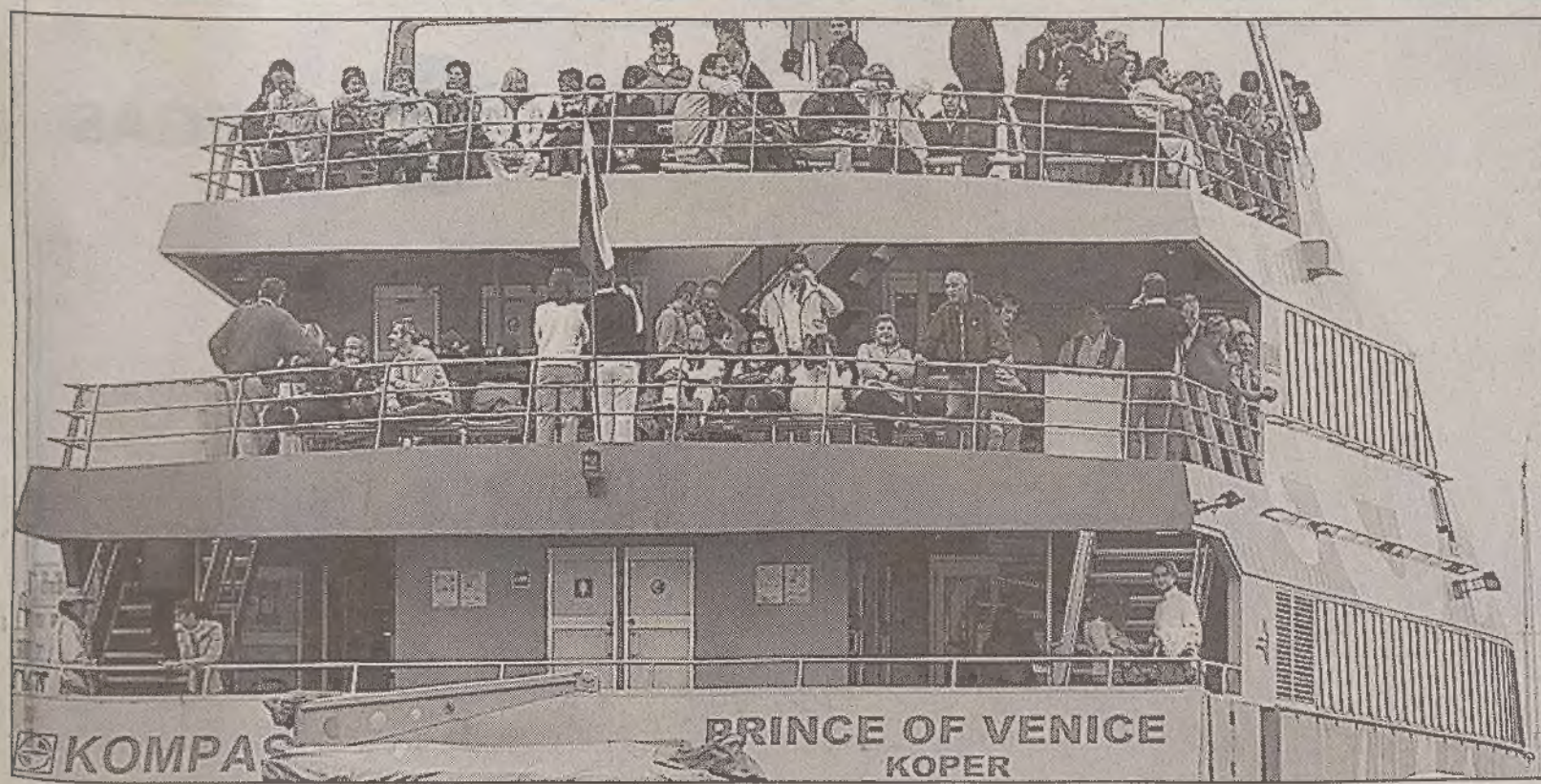
TRIESTE Se il buon giorno si vede dal mattino era prevedibile che la Barcolana 2003 sarebbe finita in bonaccia. Quello di ieri è stato un lento risveglio per il popolo del mare. Vuoi il tempo un po' «muffo», vuoi le baldorie della notte precedente, i velisti che a cominciare dalle 8.30 hanno mollato gli ormeggi sulle Rive per dirigersi alla partenza si muovevano con un'indolenza più da gitanti della domenica che da concorrenti di una gara. I primi a farsi vedere fra le brume del porto sono i ragazzi di «Magic Jena»: l'intero equipaggio è già pronto alle 7. Anche il miliardario neozelandese Neville Crichton è piuttosto mattutino, forse spinto dalla voglia di primeggiare, mentre Lorenzo Bressani, arrivato a Trieste alle 3.30 direttamente dall'Isola d'Elba, ha l'aria un po' sbattuta rilasciando le prime interviste in attesa dello «start». Poco dopo le 9 l'intera flotta della Coppa d'Autunno si dirige pigramente in colonna verso la linea di partenza. Sui moli, nell'area del Sailing Show, sono rimasti in pochi, i curiosi più mattinieri, gli addetti agli stand e all'organizzazione.

Mentre a Barcola sta per sparare il cannone, alla radice del Molo Audace, sgombrata per l'eventuale atterraggio di elicotteri, è rimasta solo una delle quattro centraline del Meteopoint, la società che per cinque euro fornisce i dati meteorologici direttamente sui telefoni cellulari degli equipaggi via sms. «Non la vedo bene - dice Dario Bradassi consultando gli strumenti - c'è solo un debole levante termico fra 1 e 2 nodi; speriamo che dopo migliori». Non migliorerà di troppo.

La barca della Ferriera di Servola. Ha manifestato in mattinata davanti alle Rive.

Intanto nello specchio d'acqua fra Molo Audace e la Stazione Marittima c'è un'unica, solitaria imbarcazione che naviga mestamente su e giù. Sulla fiancata campeggia unoi striscione rosso con la scritta «Ferriera di Servola». Sono gli operai della Ferriera che in tanta sportiva mobilitazione cercano solidarietà a difesa dei posti di lavoro. Il loro banchetto si trova a riva, ci sono anche i lavoratori della Olcese. «In questi due giorni - spiega Ernesto Sicuri della Uilm - abbiamo raccolto oltre quattromila firme; lottiamo solo per avere un posto di lavoro, per dare un futuro alle nostre famiglie, e la gente lo capisce». Dal banchetto degli operai della Ferriera al lussuoso stand di chi non deve affrontare lo spettro della disoccupazione. Più in là, vicino alle postazioni tv, si apre il tendone del «Magic Sailingteam». E' un vero e proprio club privato, si accede solo per invito, sfoggia hostess molto carine, un ricco buffet per la prima colazione, la rassegna dei giornali. Là dentro sabato sera hanno cenato insieme, sportivamente, gli equipaggi di «Alfa Romeo» e «Magic Jena», tirando tardi.

Poco a poco, con il passare delle ore, le Rive si animano mentre la regata si affloscia. Verso le 12 arrivano dal mare le notizie sulle prime defezioni, e quando finalmente «Alfa Romeo» taglia il traguardo e poi torna lemme lemme all'attracco fra gli applausi per festeggiare le vittoria, al largo c'è ancora chi lotta con la bonaccia. Fra questi i ragazzi disabili psichici dei «Matti per la vela» (erano in 6, più due medici e due skipper), guidati da Giovanni Soldini. Si dichiareranno vinti alle 15.30, puntando la prua verso riva. «Non fa niente - dice Soldini - ci siamo divertiti molto ed è questo che conta; i ragazzi sono stati in gamba ed erano molto impegnati; questo programma per i disabili psichici è un'ottima idea, e un esempio da seguire».

p.s.

Grazie alle misure di sicurezza e alla scarsità di vento non si sono regsitrati incidenti, nonostante la folta presenza di imbarcazioni cariche di spettatori lungo tutto il perimetro di gara. Per i regatanti qualche ingorgo si è verificato in partenza e poco prima della boa finale, come spesso accade durante la grande regata.

Barcolana

Velisti e spettatori in mare più disciplinati grazie alle imponenti misure di sicurezza messe in atto dalla Capitaneria di porto

Sul campo di regata spunta un mercantile

Qualche perplessità per l'apparizione della grande nave, ma la manovra era stata concordata

TRIESTE Velisti e spettatori più disciplinati in mare e nell'etere rispetto al 2002, con incursioni nel campo di regata minori rispetto al passato e «disturbi radio» decisamente ridotti. Questo il giudizio della Guardia costiera che, insieme a polizia, carabinieri, Guardia di finanza e vigili del fuoco, ha vegliato sulla sicurezza della 35.a Barcolana.

Ma l'attraversamento del campo di regata, nel primo lato, da parte di una nave merci quando il duetto di testa, composto da Magic Jena e Alfa Romeo, era in prossimità di Punta Sottile, è stato notato da molti, compresi i telespettatori che in quel momento stavano seguendo la regata in tv. Ciò ha destato qualche dubbio. «Nessuno pericolo - assicura il comandante Diego Guerin della Capitaneria di Porto - la manovra era stata concordata. L'uscita dal porto si è resa necessaria in quanto, se avessimo atteso ancora un po', la nave rischiava di dover restare agli ormeggi per ore. Fortunatamente la bonaccia in questo ci ha aiutato». «Il cargo era pronto a partire - ribadisce Guerin - e il campo di regata non era impegnato. Il pilota, vedendolo sgombro, ha chiesto il premesso di transitare. Noi lo abbiamo accordato, con l'intesa che si sarebbe tenuto il più possibile a Sud. E così è stato».

Nave a parte, il resto della gara è filata via tranquilla anche per le particolari condizioni meteo, facilitando le operazioni in mare dei centocinquanta uomini di equipaggio distribuiti su 29 unità, più diversi elicotteri, squadre di sommozzatori, ambulanze del 118. Il mare relativamente tranquillo inoltre ha evitato che vi fosse un aumentato rischio di collisioni, anche se, a quanto abbiamo potuto vedere a bordo di uno dei motoscafi riservati alla stampa, gli ingressi nel campo di regata da parte di singole imbarcazioni non autorizzate sono stati molteplici. «Certamente quest'anno - rileva Guerin - non ci sono stati problemi con le grandi imbarcazioni che ospitavano gli spettatori, che si sono tenute al largo, mentre nel 2002 avevano creato non poche grane, oltreché parecchie onde che avevano disturbato i concorrenti che si trovavano nei paraggi». «In generale - sottolinea - i velisti sono stati più disciplinati, e non ci sono stati molti disturbi radio: l'anno scorso era stata una cosa indecente. Ma gli appelli, evidentemente, sono serviti».

Il mercantile che ieri è improvvisamente sbucato davanti agli scafi impegnati nelle prime fasi della regata.

Eppure non pochi hanno protestato per le incursioni nel campo di regata da parte di motoscafi o altre imbarcazioni, esternando il loro disappunto anche via radio, sul canale di soccorso. Il momento più critico è stato come sempre l'arrivo, che è stato anticipato alla boa di Miramare a causa della quasi assenza di vento. Proprio mentre «Alfa Romeo» (la barca vincitrice) si avvicinava al traguardo, una «marea» di barche (200-300 almeno) si è affiancata ai due lati del 90 piedi neozelandese. Ciò ha richiesto l'intervento continuo delle unità delle forze dell'ordine, che hanno dovuto gestire il maxi-ingorgo formatosi poco prima della boa finale. Sono stati attimi di allarme: barche che si sfioravano in continuazione e che non si sono urtate solo per caso. I più incoscienti fra i curiosi hanno piazzato a prua, spesso da soli, i figli più piccoli, evitando collisioni con altre barche solo in extremis, dopo virate d'emergenza. Forse i loro pargoli non avranno rischiato la vita, ma di certo qualche brutta ferita, questo è certo, se la sarebbero potuta procurare.

Anche Guerin ammette che l'arrivo è, da sempre, il momento più delicato. «Abbiamo rafforzato la presenza delle nostre unità - racconta - e siamo riusciti a evitare il peggio. I richiami continui a non entrare nel campo di regata, evitando di provocare il moto ondoso, sono risultati efficaci. In ogni caso, se la regata si fosse svolta normalmente, cioè fino a Barcola, avevamo già previsto di bloccare a Miramare gli "inseguitori"».

Alessio Radossi

Una fase dell'affollata partenza: ieri 1982 equipaggi si sono presentati sulla linea dello start al largo di Barcola.

TELEVISIONE

Tre ore di diretta Rai e il video rompe la noia

TRIESTE La vela, si sa, è uno sport che senza vento non può esistere. O, quantomeno, rende il tutto alquanto noioso e prevedibile. Eppure c'è stato qualcuno che è riuscito nell'impresa di trasformare la Barcolana in un evento godibile, malgrado, come dice l'Elio delle Storie Tese: «Una regata senza vento diventa.. due palle così».

Le tre ore di diretta Rai sono filate via lisce lisce rompendo la noia. Merito dei telecronisti, dei cameramen, di quel «virtual spectator» che fa vedere città e regata in 3D e soprattutto di un regista capace di miscelare le immagini rendendo lo spettacolo fruibile a tutti. Roberto Gambuti, romano de Roma, con Trieste ha un particolare feeling. Ogni volta che in città si svolge un evento sportivo alza subito la manina per offrirsi in qualità di regista. Tre Maratone d'Europa, altrettante Nation's Cup, quattro Barcolane con quella di ieri, diverse partite della Triestina e della Pallacanestro Trieste rappresentano il suo curriculum alabardato. Ormai Gambuti la città la conosce a menadito. Dagli amati «Il Granzo» e «Il Lido», sino ai più reconditi angoli dove solo gli «zoom» delle sue telecamere riescono a giungere. L'uomo giusto per esaltare la Barcolana 2003, forse la più noiosa di tutte. «Si cerca semplicemente di creare uno spettacolo alternando il più possibile le immagini», racconta il regista Rai a telecronaca conclusa. «Alternando le barche ad altre cose tecnicamente valide. Senza vento le barche sono quasi ferme in certi momenti e il tutto diventa troppo statico. Per fortuna che a Trieste si trova di tutto e di più, a cominciare dalla gente sulle rive, da certi punti del paesaggio che da soli fanno spettacolo e dalle immagini registrate dei concerti e degli altri eventi collaterali. Lo spettacolo dei fuochi d'artificio e tutta la festa del giorno prima erano bellissime. Mi sembrava giusto alternarle alla regata». E poi c'era sempre quel «virtual spectator», attivato dalla sede Rai di Trieste, a giungere in aiuto. «È un accorgimento importantissimo per seguire la gara. Le notti di Luna Rossa lo avevano già confermato. Mi sembra importante e utile a comprender il tutto per chi sta a casa seduto in poltrona. Eppoi la grafica e la vista in tre dimensioni creano dei distacchi nelle immagini che aiutano il tutto».

Roberto Gambuti

Certo, l'importante è che in cabina di regia ci sia qualcuno capace di miscelare nella giusta misura. Prima di uno spuntino «mitteleuropeo» nella vicina «Mamma Rosa» e della serale Pallacanestro Trieste-Lottomatica. Regia, ovviamente, di Roberto Gambuti.

Alessandro Ravalico

A bordo dell'Esprit, una delle duemila imbarcazioni impantanate nella «piatta» più totale

E la medusa superò i regatanti...

Inutile ogni tentativo agonistico: meglio dedicarsi agli spuntini

TRIESTE *Chi l'avrebbe mai creduto possibile? Provare invidia per una medusa. Sì, per un'insulsa e molliccia pota marina, una di quelle tante che ieri affollavano gli strati superficiali del golfo di Trieste. Ma almeno quell'esserino incolore, contraendo ritmicamente il «cappello», almeno un po', beato lui, riusciva a muoversi... Tanto da «staccare» beffardo la maggior parte dei ventiquattromila velisti impegnati nella Barcolana più statica che si ricordi, almeno a memoria di «old sailor».*

Di questo hanno lungamente disquisito i componenti dell'equipaggio dell'« Esprit», un anzianotto ma sempre valido quarta classe, ormai veterano della Coppa d'autunno: «Ma guardala, quella medusa. Noi stiamo qui a ciondolare, non ci spostiamo di un millimetro, e lei invece...».

Barcolana 35, quella che passerà alla storia come l'edizione della Grande Bonaccia. Il gruppetto di amici, sia pure assottigliato di qualche unità («Sai com'è, col bimbo piccolo...»), è consolidato e affiatato. Pronto ad affrontare le fatiche della gara con un pizzico di spirito agonistico, ma senza prendersi troppo sul serio. Sveglia all'alba, trasferimento sul campo di regata con buon anticipo, «spi» armato a prua che non si sa mai.

Problema numero uno: da dove partire. Da Miramare? Oppure dalla parte del terrapieno di Barcola? Breve discussione con un occhio rivolto alle mosse preparatorie dei «mostri sacri» - vedere cosa fanno «Alfa Romeo», «Magic Jena» e «Cometa» è semplice, per come svettano le loro gigantesche vele in carbonio sul circostante sottobosco di rande e fiocchi per lo più bianchi. Si sceglie il lato sinistro. Lo «start» è il momento più adrenalinico, che però si limita sostanzialmemte a una quarantina di minuti passati ad aggrapparsi alle battagliole e ai pulpiti delle barche attigue, giusto per non dare lavoro ai periti delle assicurazioni. Ogni tanto si approfitta di una prua che si fa sotto darsi col piede una spintarella in avanti, ma l'abbrivio si spegne dopo mezzo metro.

Noia o stanchezza?

Cambio di bordo e rotta verso piazza Unità, con l'illusione di pescare un po' d'aria, smarcandosi dal gruppone. La tattica dà un sia pur minimo risultato, facendo viaggiare l'«Esprit» fino a una punta massima di velocità attorno ai due nodi (scarsi).

Tra una chiacchiera e l'altra, i minuti scorrono tutt'altro che monotoni: elucubrazioni sul «senso di solitudine che si prova in Barcolana» che ben si accoppia alle surreali note della «Cavalcata delle valchirie» di Wagner, intonata da un'improbabile trombettista che si nasconde a bordo di uno dei tanti scafi impalati sulla linea di partenza.

Dal boccaporto dell'« Esprit» spunta un salame, poi un'insalata russa, poi un bicchiere di vino, quindi un buonissimo arrosto in crosta di pane (e la «mattonella»?). Si conclude dolcemente con i «baci di dama».

Sballonzolando tra le onde ci si guarda attorno per considerare il tragitto compiuto: in tre ore poco più di un paio di miglia. «Proviamo con lo spi?»: il tentativo è velleitario e invece di procedere si arretra.

Si è fatto tardi, la prima boa è lontanissima, mentre il molo prospicente il «Pedocin» è proprio lì attaccato. Chi scrive viene sbarcato in fretta: raggiungerà ingloriosamente casa con l'autobus, prima di approdare in redazione per scrivere queste righe.

Alberto Bollis

LA SOCIETA'

Parladori: «Bene o male è stata l'edizione dei record»

Una macchina organizzativa composta da oltre centocinquanta volontari, guidati dal presidente Mauro Parladori. La Società velica di Barcola e Grignano tira un sospiro di sollievo, e archivia anche la 35.a Barcolana, la più lenta della storia, ma sicuramente la più frenetica dal punto di vista organizzativo. Iscrivere 1982 imbarcazioni, offire loro assistenza logistica, dare informazioni: moltiplicare ogni singola notizia 1982 volte, e provvedere poi a vitti, alloggi, e quanto necessario per tutti coloro che, a vario titolo, hanno organizzato la regata. Il bilancio organizzativo è assolutamente positivo: a Barcola, da 35 anni, lo stesso spirito resiste. E' lo spirito di volontariato sportivo, e l'orgoglio di organizzare un enveto importante per la città tutta, e non solo per una società sportiva. «Il meccanismo è ormai oliato - dichiara il presidente, Mauro Parladori - quest'anno la Barcolana è cresciuta ancora, a dimostrazione che l'evento ha delle grandi potenzialità. Siamo riusciti a mantenere con impegno lo spirito originario, ma a professionalizzare tutto il lavoro, affinché Trieste sia orgogliosa di ciò che facciamo». Ha dell'incredibile anche l'afflusso dei giornalisti in occasione della regata: 270 operatori dell'informazione, a consuntivo, un centinaio dei quali provenienti da Slovenia e Croazia (un vero esercito) e Austria. «Così come ha incuriosito Neville Crichton - dice ancora Parlatori - la regata incuriosisce anche la stampa. E' un evento particolare e unico, ed è così proprio perché si svolge a Trieste, in un angolo remoto del Mediterraneo, in una città affascinante e piccola. Tutti arrivano qui a fine stagione, come attratti da una speciale calamita per il carbonio e la vetroresina».

La Barcolana ha funzionato anche dal punto di vista terrestre: «Il Sailing Show - dice ancora il presidente della Svbg quest'anno ha ottenuto risultati inattesi. Tutti coloro che hanno esposto lungo le Rive hanno praticamente finito le scorte, e sono rimasti soddisfatti del loro investimento. La festa del mare ha funzionato anche a terra». L'unico rammarico è quello relativo ai pochi arrivati.

Il presidente Parladori

Oggi la festa ricomincia: la Svbg organizza infatti il campionato mondiale J22 che si svolge a Porto San Rocco, 55 barche al via. Alle 16.30 la conferenza stampa di presentazione, che servirà anche da bilancio per la barcolana.